



Sumario

PRESENTACION

Benjamín Oltra

ARTICULOS

Hacia una política sostenible de residuos sólidos,
Ramón Martín Mateo

El barrio como factor de regeneración cultural:
aproximación sociológica a su análisis,
J. Joseba Leonardo Aurtenetxe

El puerto y la ciudad marítima: una propuesta
de metodología crítica,
J. Ramón Navarro Vera

Telemática e infraestructura urbana:
implicaciones para la ciudad contemporánea,
Stephen Graham y Simon Marvin

La rehabilitación del casco antiguo de Alicante
como estrategia turística,
Tomás Mazón

Sociología Urbana, ¿suma y sigue?
Emilio M. Martínez

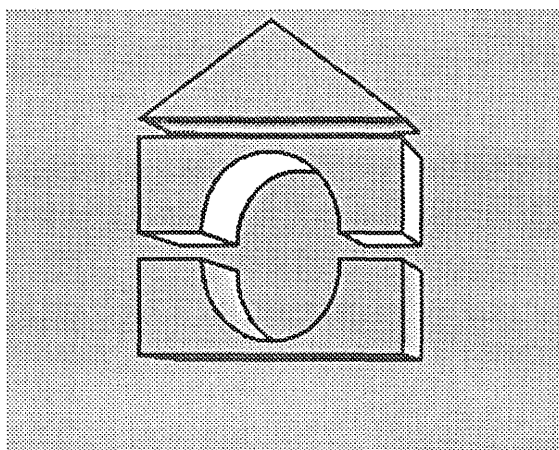
ENSAYO

Floencia y sus ciudades,
Gianfranco Bettin Lattes

LIBROS

Sociedad Urbana

Revista de estudios urbanos



SOCIEDAD URBANA

Revista de Estudios urbanos

es una revista semestral dirigida a universidades, organismos nacionales e internacionales, profesionales y personas interesadas en el estudio de lo urbano. Su temática abarca distintos aspectos y perspectivas que contribuyen al análisis y al entendimiento de la dimensión urbana de nuestra sociedad.

DIRECCION:

Emilio M. Martínez
Tomás Mazón
Antonio Aledo

CONSEJO ASESOR:

Benjamín Oltra
Gianfranco Bettin
Alfonso de Esteban
José María Tortosa
Juan Monreal
Juan Salcedo
Jaime Martín Moreno
Antonio Alaminos
Eduardo Ruiz Abellán
J. R. Navarro Vera
Jay D. Edwards

CONSEJO DE REDACCION:

Antonio Aledo
Ignacio Garrigós
Elena Jorge
Aina López
Cristina López
Emilio M. Martínez
Remedios Martínez
Tomás Mazón
Antonio Muñoz
Antonio Sáez

Sociedad Urbana, Revista de estudios urbanos se edita en el Departamento de Ciencias Sociales de la Universidad de Alicante con la ayuda de la Fundación Cultural CAM.

Suscripciones:

Por un año, incluidos gastos de envío:

- * España: 2.200 ptas.
- * Extranjero: 2.900 ptas.

Ejemplares sueltos:

- * España: 1.200 ptas.
- * Extranjero: 1.500 ptas.

Para suscripciones o ejemplares sueltos, enviar comunicación por escrito o mediante Fax a:
Sociedad Urbana.
Departamento de Ciencias Sociales
Universidad De Alicante.
Ap. Correos, 99
Fax. 96/5903495

Colaboraciones

Solicitar las normas de colaboración a la dirección de la revista. Los artículos, recensiones y libros deben enviarse, igualmente, a la dirección de Sociedad Urbana

Los artículos publicados en Sociedad Urbana expresan sólo la opinión de sus autores.

PRESENTACION, *Benjamín Oltra*

ARTICULOS

Hacia una política sostenible de residuos sólidos, <i>Ramón Martín Mateo</i>	7
El barrio como factor de regeneración cultural: aproximación sociológica a su análisis, <i>J. Joseba Leonardo Aurtenetxe</i>	19
El puerto y la ciudad marítima: una propuesta de metodología crítica, <i>J. Ramón Navarro Vera</i>	37
Telemática e infraestructura urbana: implicaciones para la ciudad contemporánea, <i>Stephen Graham y Simon Martin</i>	57
La rehabilitación del casco antiguo de Alicante como estrategia turística, <i>Tomás Mazón</i>	83
Sociología urbana, ¿suma y sigue?, <i>Emilio M. Martínez</i>	95

ENSAYO

Floencia y sus ciudades, <i>Gianfranco Bettin</i>	121
---	-----

LIBROS

EL PUERTO Y LA CIUDAD MARITIMA

(Una propuesta de metodología crítica)

*José Ramón Navarro Vera**

RESUMEN: Actualmente, por una serie de razones de orden estructural e institucional, las relaciones entre las ciudades marítimas y los puertos están cruzando por uno de sus momentos más conflictivos. El autor considera que con la nueva Ley de Puertos del Estado, estas ciudades han dado un paso atrás para resolver sus problemas de planificación, al quedar sus frentes litorales bajo la total competencia de las autoridades portuarias.

ABSTRACT: Nowadays, there exist a strong conflictive relationship between harbour and seacities. This conflict has complex structural and institutional causes. The author indicates that the new *Ley de Puertos del Estado* (State Port Laws) limits the competence of local governments over their waterfronts.

En las ciudades portuarias la presencia del puerto ha tenido tal papel en el transcurso de su vida, tanto espacial, como social o económicamente, que ésta no se puede entender sin áquel. El puerto constituye siempre una presencia física de gran magnitud, llena de significados, a la que no se puede dar la espalda en un proyecto de futuro para la ciudad. Este trabajo pretende aportar una reflexión metodológica necesaria para desvelar la complejidad de las interacciones entre el puerto y la ciudad.

El puerto moderno aparece en la segunda mitad del siglo XIX. Dominaba la vida de la ciudad en la que se apoyaba, lo que influía en una amplia gama de elementos de la ciudad, desde su morfología hasta al empleo urbano. Hoy, el puerto y la sociedad urbana de finales del siglo XX nada tienen que ver con

* Ingeniero de Caminos. Profesor de Urbanismo, Universidad de Alicante.

aquella época, a pesar de que todavía hay puertos que son esenciales en la vida de su ciudad, como los de Barcelona, Le Havre, Génova o Rotterdam.

Desde la función original del puerto como punto de rotura de carga en el transporte, hasta la actual en que se ha convertido en eslabón de la cadena de transporte, un puerto es básicamente un prestador de servicios, lo que conlleva, en el caso de los grandes puertos, una terciarización de la economía local. Estos últimos, constituyen el primer eslabón de la jerarquía del sistema portuario de un área geográfica determinada. Se caracterizan por concentrar las líneas regulares interoceánicas y por la importancia en la composición de sus tráficos, en particular el de mercancía general contenerizada que, a final de siglo, monopolizará el tráfico mundial de mercancías.

Hay un segundo escalón de puertos en el sistema portuario que está constituido por los de tamaño intermedio como son los de Alicante, Málaga, Almería, etc., vinculados a los "tráficos cautivos", denominados así porque su tráfico marítimo depende en gran medida de actividades industriales o comerciales muy concretas. El caso de la cementera de San Vicente del Raspeig, muy próxima al puerto de Alicante, es un buen ejemplo de actividad generadora de tráficos cautivos como el cemento y el carbón.

La función del puerto desde el punto de vista del transporte es primordial para encuadrar su papel en la ciudad y en el territorio. Según el profesor Vigarié las ciudades portuarias se pueden clasificar del modo siguiente¹:

1. Ciudades vinculadas directamente a actividades portuarias (Le Havre).
2. Ciudades con vocación portuaria minoritaria en un contexto de industrias continentales, lo que significa que la mayor parte de la actividad industrial local no está ligada a la navegación (Rouen, Manchester).
3. Ciudades con funciones portuarias minoritarias en un conjunto terciario potente donde el tráfico marítimo es una de las ramas de la actividad de servicios (N. York, Rotterdam, Hamburgo, etc.).

En el mediterráneo español hay tres tipos de ciudades portuarias:

1) Áreas metropolitanas, dotadas de facilidades portuarias de tercera generación, con fuerte impacto en la actividad económica del área tanto industrial como terciaria. Dos puertos compiten por el primer lugar en este escalón: Barcelona y Valencia².

2) Ciudades medias, con puertos funcionalmente ligados a tráfico cautivos, aunque puedan mover mercancía contenerizada. Entre estos están Alicante (graneles sólidos y líquidos), Cartagena (graneles líquidos), Almería (graneles sólidos), Castellón (graneles líquidos) y Málaga (graneles líquidos). Su inducción económica urbana es limitada.

3) Ciudades con áreas industriales ligadas al tráfico portuario, como Tarragona. Su incidencia en la vida de la ciudad es debido a la actividad industrial en la que la marítima sirve a la primera.

En el cuadro I se ofrece las estructuras del tráfico para los puertos del sistema mediterráneo peninsular.

Podemos encuadrar las variables que intervienen en el proceso físico y estructural de las relaciones ciudad-puerto en tres bloques:

1) Variables físicas: morfología urbana, usos del suelo, morfología portuaria, infraestructuras y redes de transporte terrestre.

2) Variables estructurales: actividad económica portuaria, actividad económica urbana y estructura social urbana.

3) Variables institucionales: planeamiento general de la ciudad, planes de desarrollo portuario y legislación portuaria.

CUADRO I

COMPOSICION DE TRAFICOS EN LOS PUERTOS MEDITERRANEOS. 1992. (tm)
(Los porcentajes se refieren a cada puerto)

	BARCELONA	TARRAGONA	CASTELLON	VALENCIA	ALICANTE	CARTAGENA	ALMERIA	MÁLAGA	TOTALES
GRANEL. LIQUID.	7.528.120 (41,05%)	16.854.634 (68,5%)	6.348.644 (87%)	1.182.904 (10,56%)	1.062.219 (39,1%)	11.499.669 (83,3%)	739.339 (8,69%)	7.541.521 (82,26%)	52.757.050
GRANEL. SOLIDOS	3.208.911 (17,50%)	7.111.154 (28,9%)	488.800 (6,7%)	3.352.913 (29,94%)	1.000.742 (36,8%)	1.705.467 (12,3%)	7.256.036 (85,33%)	1.079.840 (11,77%)	25.203.863
MERC. GENERAL	7.600.894 (41,45%)	632.489 (2,6%)	422.968 (6,3%)	6.661.457 (59,94%)	607.899 (22,3%)	524.163 (3,4%)	508.196 (5,96%)	546.063 (5,9%)	17.504.157
TOTAL	18.337.925	24.598.277	7.260.412	11.197.274	2.670.860	13.729.299	8.503.571	9.167.424	95.465.070

Fuente: Elaboración propia con datos aportados por las Memorias de las A.P.

I. VARIABLES FÍSICAS. PUERTO Y ESPACIO URBANO

El puerto determina la forma de la ciudad, el trazado de sus ejes viarios principales, los usos del suelo relevantes, etc., pero la inversa no suele ser cierta, la ciudad no determina la forma del puerto. Factores funcionales ligados al transporte marítimo, la escala del puerto, su dependencia de factores físicos como la costa o la dinámica litoral han producido históricamente una dialéctica que se ha sintetizado a favor del puerto. Las consideraciones morfológicas urbanas del puerto han sido escasas en la historia, y es que el puerto surge como un complejo militar-económico en el que rara vez se han permitido consideraciones urbanísticas. Mientras la función del puerto estuvo ligada directamente al mercado de la ciudad, los espacios portuarios fueron un nudo de actividad urbana y, en consecuencia, así fueron tratados urbanísticamente. Mileto, una ciudad griega del año 500 a.C., es un hermoso ejemplo de esto último. En cambio, cuando el puerto es un eslabón en la cadena de abastecimientos y dominación de una metrópoli, el conjunto ciudad-puerto es un elemento del sistema de explotación de un centro sobre su periferia, y el puerto es una estación de tránsito donde el buen funcionamiento es la cualidad más buscada. En estos casos, la ciudad gira alrededor del puerto e incluso se crea para su servicio. Ejemplo de ello serían los puertos de Claudio y Trajano, en el siglo I y principios del II en Ostia, que tenían por misión abastecer a Roma. Este concepto clásico será recuperado por los tratadistas renacentistas. En el manuscrito de Juanelo Turriano (siglo XVI) hay una parte muy extensa dedicada a la construcción de puertos. Juanelo cita el trazado geométrico del puerto de Trajano en Ostia y lo considera un modelo a seguir. En su manuscrito se pueden encontrar textos donde se pone de manifiesto la valoración urbanística que hacía de los puertos: "De modo que los puertos han de tener plaza para que puedan estar muy a su placer los que venden cosas de comer"³. E incluso considera al puerto como objeto de admiración en sí mismo como paisaje: "Sirve también al puerto de gran ornamento a las

ciudades; que cosa es ver el puerto lleno de diversas maneras de bajeles cargados de infinitas mercaderías y bastimentos traídos de diversas naciones..."⁴.

En este rápido repaso por la historia de la vinculación entre la ciudad y el puerto, los siglos XVII y XVIII son los más interesantes. Los aspectos militares pasan a un primer plano y, en ocasiones, el puerto quedará segregado físicamente de la trama urbana por la muralla, con lo que la ciudad se cierra y da la espalda al mar. Pero también en el siglo XVII emerge una nueva sensibilidad hacia la naturaleza. El jardín y el paseo son los paradigmas urbanísticos de esta nueva mentalidad. Si la ciudad medieval se adaptaba a la naturaleza, la barroca la incorpora y se refleja en ella. El barroco aporta, además, una nueva manera de resolver las relaciones entre los espacios contruidos y los vacíos, y el mar aparece como un marco o un escenario frente al que se construye la ciudad en armonía con él.

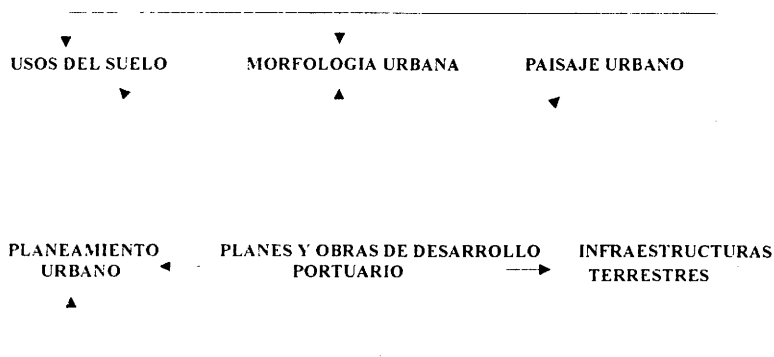
Una de las ciudades portuarias más interesantes, aunque destruida por un terremoto, será Mesina con su gran fachada cara al mar (1622), que conformaba un frente homogéneo, con un gran teatro marítimo. Otras realizaciones interesantes como la Plaza Real de Burdeos (comenzada en 1731), la del Comercio de Lisboa (terminada hacia mediados del siglo XVIII) o el Palacio de Amalienborg en Copenhague (también hacia la mitad del siglo XVIII), son realizaciones urbanísticas que tienen al mar como elemento paisajista o incluso arquitectónico. En los proyectos españoles y franceses de la segunda mitad del XVIII, el puerto ordena la fachada marítima, e incluso toda la ciudad, en los casos de nuevos asentamientos. En España, el Ferrol es uno de los mejores ejemplos⁵.

En el siglo XIX el tráfico marítimo tiene un fuerte crecimiento mundial que va a impulsar el desarrollo y la mejora de las instalaciones portuarias de la ciudad marítima que, a su vez, tendrá en la actividad portuaria la razón de ser de su vida económica. Incluso el puerto será decisivo en el urbanismo de la ciudad,

lo que será visto como algo normal por los ciudadanos, en un tiempo en el que los presupuestos de la propia Administración Portuaria superaban a los del Ayuntamiento de la ciudad, tal y como ocurría en Alicante a principios de este siglo⁶. En el cuadro II se ofrece una síntesis de los aspectos más significativos, desde un punto de vista físico, de los efectos de la presencia del puerto en la ciudad marítima.

CUADRO II

EL PUERTO DETERMINA LA FORMA DE LA CIUDAD



A lo largo del siglo XIX la mayoría de las ciudades marítimas españolas crecen amontonadas dentro de un recinto demarcado por unas murallas que lindan con la costa en el lado del mar. A través de ellas, se accede al puerto, normalmente formado por un pequeño espigón o una protección natural. A mediados del siglo XIX comienza la construcción del puerto moderno que, en la ciudad mediterránea, se iniciará con la formación de una gran dársena protegida por dos espigones, uno a levante y otro a poniente. Paralelamente se irán construyendo los muelles en el interior de esa dársena, comenzando normalmente por el perimetral a la línea de costa que quedará como un zócalo de la fachada

marítima. Estas obras portuarias suelen ir acompañadas de rellenos para ganar terreno al mar y producen su progresivo alejamiento de la primera fachada de la ciudad.

El derribo de las murallas marca, para las ciudades españolas, el despegue de su crecimiento. Este hecho, en las ciudades marítimas tendrá, para sus ciudadanos, un carácter simbólico notable al ver cómo la ciudad se abre al mar y éste se incorpora al paisaje urbano (Barcelona, Málaga y Alicante). Sin embargo, en algunos casos -Cartagena es un ejemplo de ello- el frente de la muralla del mar no se derriba y el puerto crecerá ganando terrenos al mar desde la base de la muralla. El derribo de las murallas dejaría un espacio de suelo libre entre el borde de la trama urbana y el mar. Este suelo va a servir de soporte tanto a las infraestructuras de transporte, carreteras y ferrocarril, como a operaciones de espacios libres que constituirán los primeros paseos marítimos modernos de España. Uno de los más emblemáticos trazados entre finales del siglo pasado y principios del actual es el de "La Explanada" en Alicante⁷.

Uno de los factores físicos que han tenido mayor influencia sobre la estructura física de la ciudad son las infraestructuras terrestres, las carreteras y el ferrocarril. En España, en la segunda mitad del siglo XIX, se trazan las principales carreteras y los ferrocarriles, y en la concepción territorial de estas redes de transporte el puerto tenía una consideración de nudo del sistema, como explícitamente se definía en los Planos de Carreteras que se suceden durante esta época. La carretera Alicante-Valencia por la costa -que se comenzó a construir en la década de los 60 del siglo XIX- tenía el origen en el muelle de Levante del puerto de Alicante⁸. Las carreteras y los ferrocarriles definían ejes y barreras de crecimiento. Cuando el puerto estaba emplazado fuera de la ciudad la carretera, el ferrocarril, o ambos, articularán el crecimiento de la ciudad hacia la costa en ciudades marítimas como Valencia, Castellón o Las Palmas de Gran Canaria.

En Alicante, durante la segunda mitad del siglo pasado, la carretera de Valencia y el ferrocarril de Murcia cortaron el acceso de la ciudad al mar. Otro efecto espacial importante en Alicante inducido por el ferrocarril fue el que produjo la línea que conectaba la Estación de Madrid con el puerto que, con el tiempo, daría lugar a la actual calle de Eusebio Sempere y a una de las operaciones inmobiliarias más importantes de la ciudad en la posguerra civil.

Durante los primeros años de este siglo, los puertos españoles, una vez terminadas las obras marítimas básicas, desarrollaron toda una serie de equipamientos como grúas, tinglados y depósitos, motivados tanto por el incremento del tráfico marítimo como por el tamaño de los barcos. El efecto de todo ello en la ciudad será la aparición de signos arquitectónicos portuarios que darán a esta parte de las ciudades un carácter singular e identificador. También entonces se van consolidando, en torno a los puertos, usos de suelo residenciales e industriales inducidos por la actividad portuaria. Los residenciales darán lugar a los barrios marítimos o portuarios, y se manifiestan con más claridad cuando el puerto y la ciudad están separados, tal y como ocurre en Valencia, Castellón, Tarragona o Las Palmas. Los usos industriales se localizan por la confluencia de la presencia del puerto con la accesibilidad que dan las infraestructuras de transporte terrestre trazadas, como decíamos, en función del puerto.

Gerardo Diego, fascinado por la ciudad moderna, evocará poéticamente este entorno del puerto en un poema escrito a principios de los años veinte titulado "Arrabales del Puerto"⁹:

"Arrabales modernos de los puertos.
Arenales desiertos.
Mercantiles barriadas,
sobre las tierras nuevas de arenas y de escoria
palmo a palmo robadas
al mar
.....

Precaria arquitectura la de estos barrios llanos;
casas improvisadas, súbitos cobertizos
fábricas cuartelarias: los símbolos humanos
en culturas violentas ni alardes, ni postizos,
instintivos, desnudos, primerizos."

Hacia los años veinte, en los puertos españoles se comenzó a construir la valla, o el muro, que marcaba físicamente la separación administrativa que todavía sigue siendo un obstáculo capital para una ordenación global y coherente del frente marítimo de la ciudad portuaria. Este muro simboliza el inicio del progresivo alejamiento de intenciones y de voluntades del puerto y la ciudad, y que se acelerará después de la Guerra Civil. Es lo que Vigarié ha definido como "desmaritimización" de la ciudad portuaria¹⁰.

Las operaciones en los "*waterfront*" en puertos americanos (Boston, Baltimore, San Francisco, etc.) o ingleses (Docklands, Liverpool, etc.) iniciadas en la reciente década de los 80 sobre áreas portuarias obsoletas, han llegado también a los puertos españoles. Ello ha provocado no pocas fricciones entre la Administración de la ciudad y la Autoridad Portuaria. La primera ve con inquietud cómo la segunda tiene autonomía para actuar en su puerto sin participación de la ciudad, que lucha para reivindicar su derecho a diseñar y controlar su fachada marítima, lo que no siempre consigue. Hay casos más afortunados que otros, entre los primeros están Barcelona o Gijón y entre los segundos Alicante y Cartagena.

Finalmente, otro factor generado por el puerto, y que tiene un fuerte impacto en el territorio inmediato de la ciudad, es la implantación de Zonas de Actividades Logísticas (ZAL) vinculadas a grandes puertos. En el mediterráneo español se ha puesto en marcha la ZAL en el Frente Portuario Barcelona-Tarragona y acaba de ser presentada la de Valencia que se desarrollará junto al Puerto, frente a la ampliación Sur. Una ZAL es un área que básicamente tiene por

función el aumento del valor añadido de las mercancías que entran o salen por el puerto. Operaciones como envasado o empaquetado de productos o pequeña manufactura son actividades idóneas de la ZAL, que opera como una zona industrial muy especializada. Desde el punto de vista urbanístico se caracteriza porque demanda una gran superficie de suelo y muy buena accesibilidad terrestre.

II. VARIABLES ESTRUCTURALES*

Las relaciones estructurales entre la ciudad y el puerto las consideramos como las derivadas del efecto económico del puerto sobre la ciudad o sobre el área de influencia de la actividad portuaria. En la actualidad la complejidad de la economía urbana de la mayoría de las ciudades portuarias difumina la percepción del puerto como generador de actividad económica en la ciudad. Factores como la necesidad de minimizar la estancia del buque en puerto, por los altos costes que conlleva la inmovilidad del barco, limita la presencia de éstos en los puertos y los ciudadanos sacan conclusiones empíricas sobre un puerto inactivo porque "siempre está vacío". Por tanto, ahora son más necesarios análisis que busquen relaciones entre variables portuarias y urbanas y que desvelen lo que está ocurriendo realmente.

La metodología que utilizamos es la misma que se utiliza para la prospección del tráfico portuario futuro, basada en la relación que existe entre el tráfico portuario y variables económicas del territorio de influencia del puerto. Este método aumenta su validez en la medida que aumente su marco geográfico, es decir, que se suele utilizar para proyecciones de un sistema portuario a escala

* En el desarrollo y explotación de los modelos matemáticos en que se basa este capítulo ha intervenido la profesora Inmaculada Sirvent del Dpto. de Estadística e Investigación Operativa de la Universidad de Alicante.

de una nación ¹¹. En estos modelos la variable dependiente es el tráfico portuario total o desgregado y como variable independiente se utilizan diversos indicadores económicos. Frankel recomienda los siguientes¹²:

- PNB (Producto Nacional Bruto) del área geográfica de influencia del puerto (hinterland).
- Valor de las exportaciones e importaciones.
- La producción industrial.
- Población.
- Renta per cápita.
- Consumo.

En un trabajo de investigación en esta línea para los puertos del Estado de la Comunidad Valenciana hemos empleado las siguientes:

- Población de la ciudad portuaria.
- Población provincial.
- Población activa provincial.
- Renta per cápita provincial.
- Inversión industrial.
- V.A.B. (Valor Añadido Bruto)
- Valor de las exportaciones e importaciones.

El objetivo era buscar un modelo matemático que relacionase de un modo significativo el tráfico portuario total con alguna de las variables del listado anterior. La variable portuaria se ha considerado, en unos casos, independientemente para los tres puertos, Valencia, Alicante y Castellón, y en otros, para el conjunto de los tres. Y las variables económicas en cada caso se relacionan con la Provincia, en el primer caso; o la Comunidad Autónoma en el segundo.

Los resultados más interesantes han sido los relativos a las relaciones entre tráfico portuario y empleo. Como ya hemos apuntado, se ha elegido el ámbito provincial como marco de análisis. Hubiera sido útil disponer de series de empleo local pero desgraciadamente no es posible encontrar series aceptables de esta variable. En términos generales, el empleo inducido por un puerto tiene varios ámbitos:

- a) Empleos directos del propio puerto necesario para el funcionamiento tanto de las operaciones como de la administración.
- b) Terciario inmediato (agentes de Aduanas, consignatarios, etc.).
- c) Terciario urbano (bancos, compañías de seguros, etc.).
- d) Actividades industriales ligadas al puerto.

En nuestro trabajo manejamos un nivel de agregación alto de los datos, pero en un análisis más pormenorizado del empleo inducido por el puerto, ante cada empleo habría que preguntarse: ¿existiría este empleo si no existiese puerto? Los resultados de nuestro análisis se indican en el cuadro siguiente y en él se describe el tipo y el grado de correlación entre el tráfico portuario de cada uno de los puertos valencianos y las variables apuntadas:

TRAFICO PORTUARIO	EMPLEO PROVINCIAL	RENTA PER CAPITA PROVINCIAL	VALOR AÑADIDO BRUTO (Toda la Comuni- dad)
VALENCIA	Alto (Exponencial)	Alta (Exponencial)	Alto (Logarítmico)
ALICANTE	Alto (Exponencial)	Alta (Exponencial)	
CASTELLON	No significa- tivo	No significati- va	

Tomando el conjunto de los tres puertos por un lado y por otro la inversión industrial de la Comunidad Valenciana, la correlación ha sido alta; en cambio no ha ocurrido así cuando la variable independiente ha sido el valor de las exportaciones e importaciones.

III. PUERTO, CIUDAD Y PLANEAMIENTO URBANO

No conocemos un solo caso de ciudad marítima española que tenga un puerto comercial del Estado donde no haya tenido, en mayor o menor medida, conflictos recientes derivados tanto del desarrollo urbano como del portuario. Las razones son tanto de orden estructural como institucional. El planeamiento urbano tiene un contenido básicamente territorial y muy escaso sectorial. Al contrario, el desarrollo portuario es primordialmente sectorial pero, además, tiene también una manifestación espacial. Un puerto es una instalación estratégica vinculado a un sector, el transporte marítimo, sometido a numerosas incertidumbres y vaivenes, y ello en un contexto geográfico que desborda la ciudad.

El marco institucional de los puertos españoles tiene dos niveles. En el primero, se encuentran los puertos comerciales del Estado y, en el segundo, los de las Comunidades Autónomas, con una función de pesca o deportes náuticos, aunque pueda tener en ocasiones tráfico comercial o de pasajeros (como es el caso de Denia). De momento, hablaremos de los puertos del Estado por su importancia en cuanto a escala física e impacto en la ciudad y en donde, además, hemos encontrado más problemas en este último sentido.

La Autoridad Portuaria (A.P.) es absolutamente autónoma no sólo en actuaciones directamente relacionadas con el tráfico y transporte marítimo, sino incluso urbanísticas, como veremos enseguida. El límite de la competencia de las A.P. es el Límite de Servicio Portuario. De lo que sucede dentro de esa línea, el

Ayuntamiento de la ciudad es prácticamente un mero espectador, y el planeamiento urbano no tiene competencia en el del Puerto. Sin embargo, el del Puerto afecta a la fachada marítima de la ciudad. La nueva Ley de Puertos del Estado (B.O.E. de 25 de noviembre de 1992) concede amplias competencias urbanísticas a la A.P. dentro de su Area de Servicio Portuario. Al amparo de las mismas se han iniciado numerosas operaciones de reutilización de antiguos espacios portuarios, como los de Barcelona, Santander, Alicante, Castellón, Cartagena, Gijón y están previstas otras más en Vigo, Sta. Cruz de Tenerife, Puerto de la Luz, etc. Creemos que esta Ley de Puertos, en lo relativo a competencias urbanísticas, es un paso atrás que no sólo no resuelve los problemas que existen en la planificación de la ciudad portuaria, sino que los agrava como vamos a explicar.

En primer lugar, la presencia de la Línea de Servicio Portuario (muy anterior a la Ley que comentamos, puesto que tiene su origen en el siglo pasado) entre la ciudad por un lado y, por otro, el puerto y el mar -delimitando dos ámbitos de competencias urbanísticas-, fija un límite excluyente para la ordenación conjunta de la ciudad como una totalidad, impidiendo la necesaria unidad de proyecto y gestión del frente marítimo-portuario de la ciudad. Con anterioridad a esta Ley no existían contenidos urbanísticos en la legislación portuaria. Pero las circunstancias actuales en que se hace necesario una consideración urbanística de los espacios de límite portuario con la ciudad, ha llevado a la Administración a abordar este ámbito. Naturalmente, el problema ya existía desde hacía muchos años; lo que ocurre ahora es que han cambiado las condiciones sociales, económicas y políticas en las ciudades españolas que exigen un nuevo tratamiento, y también las de muchos puertos.

Hasta ahora, cuando se redactaba un Plan General de Ordenación de una ciudad portuaria, se originaba un tira y afloja entre el Ayuntamiento y el puerto de imprevisible resultado, pues podía ocurrir que el puerto quedara en el Plan como algo "inexistente", o darle un tratamiento de sistema general de transporte;

esta solución, menos mala, fue la que se aplicó en el Plan General de Alicante del 87. Precisamente, la nueva ley exige que, en el Planeamiento General de la ciudad portuaria, se califique de sistema general portuario la totalidad de la zona de servicio portuario, que posteriormente se desarrollará mediante un Plan Especial formulado exclusivamente por la autoridad portuaria. Esto supone una primera contradicción pues, cualquiera que sea la ciudad y cualquiera que sea el puerto y sus problemas asociados, se da la misma solución para todos, vía calificación de suelo. No hay ninguna posibilidad de participación municipal para la ordenación y gestión conjunta del frente marítimo de la ciudad. La línea que delimita la zona de servicio portuario, aunque no esté físicamente definida, es en realidad una barrera al concepto urbanístico que exige el tratamiento unitario del frente marítimo. Otro mandato de la Ley, que justifica todavía más mi opinión negativa sobre ella, es que según su texto, las obras que se realicen deberán ajustarse, desde luego, al Plan Especial, pero no estarán sometidas a ningún control preventivo del Ayuntamiento.

La Ley que comentamos concede la aprobación del Plan Especial a la Administración competente, pero toma sus precauciones. Antes de la aprobación definitiva, el Ayuntamiento (en el caso de que sea esta la Autoridad urbanística) debe enviar el Plan Especial a la autoridad portuaria, que si se pronuncia negativamente, aquél no podrá proceder a dicha aprobación. Es decir, la tramitación y aprobación de los Planes Especiales por parte de la Administración Urbanística es un proceso «tutelado» por la Autoridad Portuaria que, en el supuesto de persistir su desacuerdo, lo pueda llevar al Consejo de Ministros que decidirá con carácter vinculante, o lo que es lo mismo, un caso claro de juez y parte.

En la Ley de Puertos hay una figura, el «Plan de Utilización de los Espacios Portuarios», que aparece a menudo, pero su contenido no queda claro ni tampoco su proceso de aprobación. Este plan es muy importante porque es el

que define el límite de la zona de servicio portuario, es decir, la del conjunto de tierra y agua destinada a las actividades portuarias, y esto nos lleva a un aspecto clave en la relación ciudad-puerto: la racionalización del uso de los espacios portuarios. La situación que se puede encontrar en puertos de tamaño intermedio como el de Alicante es que, la eficacia de los espacios portuarios es muy irregular y, en conjunto, resulta que hay mucho puerto para el volumen y el tipo de tráfico que soportan, además hay que ampliar áreas que han quedado obsoletas para la explotación portuaria moderna. En consecuencia, debía haberse establecido en la Ley la posibilidad de una revisión de las líneas de delimitación del servicio portuario que permitiesen su modificación, liberando suelo que, desafectado de uso portuario, podía ser cedido al Ayuntamiento o bien quedar sometido a un proceso de planeamiento y gestión mixto entre el municipio y la autoridad portuaria, tal y como ocurre en otros puertos europeos y norteamericanos principalmente, y en los del Sur de Europa (Italia, Portugal y Grecia), donde el papel del Ayuntamiento es mucho más relevante que en España.



CUADRO III

UN MODELO DE EVOLUCION CIUDAD—PUERTO EN EL MEDITERRANEO
ESPAÑOL EN LA SEGUNDA MITAD DEL S.XIX
 (Caso de inserción del puerto en la ciudad,
 como Alicante, Almería y Málaga)

AÑO	CIUDAD	PUERTO
1.850	El tejido urbano está aislado del mar y del puerto por la muralla.	Rada abierta sin protección o con un desordenado espigón.
1.850—1.880	Derribo de las murallas. La ciudad se asoma al mar y al puerto.	Comienza la construcción del puerto moderno. Dársena y muelles.
1.880—1.900	Proyecto de Ensanche.	Infraestructuras de transporte terrestre de acceso al puerto: Ferrocarril y Carreteras.
1.900—1.920	Urbanización de los espacios libres entre el tejido urbano y el puerto. Barrios marítimos.	Equipamiento portuario (Arquitectura portuaria)
1.920—1.940	Localización de usos industriales o de servicios en la periferia del puerto.	Aislamiento físico del área portuaria mediante la construcción de un cerramiento. Crecimiento del puerto, normalmente hacia poniente.
1.940—1.960	Consolidación del modelo anterior de trama urbano—portuaria.	Cambios en el tráfico marítimo. Desarrollo del de graneles sólidos y líquidos.
1.960—1.980	Comienza el abandono y/o degradación de los bordes industriales del puerto a lo que no es ajeno la presión del mercado de suelo urbano. Emergencia de la conciencia medioambiental.	Los depósitos de combustibles se convierten en un elemento visual dominante del paisaje urbano—portuario. Se inicia el desarrollo del tráfico containerizado.
Desde 1980	Desmaritzación* de la ciudad portuaria. El puerto es visto por los ciudadanos más como un generador de problemas que de beneficios.	Las nuevas condiciones del tráfico marítimo entran en contradicción con el uso de áreas portuarias antiguas. Ley de Puertos del 92. Zona de Actividades Logísticas (Z.A.L.). Inicio de las operaciones urbanísticas en antiguas áreas portuarias (Barcelona, Gijón, Alicante, Cartagena, Castellón, etc.)

NOTAS

1. A. Vigarié. "Ports de commerce et vie littorale", Hachette, 1979.
2. Naciones Unidas. "Puertos de Tercera generación", 1992.
3. Colegio de Ingenieros de Caminos. "Los veintitún libros de los ingenieros y de las máquinas". Turner, 1983.
4. *Op. cit.*
5. J. Ramón Navarro. "La ciudad portuaria: entre el mar como paisaje y el mar como medio de transporte" en *Revista de Obras Públicas*. Noviembre, 1986.
6. *Op. cit.*
7. J. Ramón Navarro. "La relación puerto-ciudad. El puerto de Alicante" en *Revista de Obras Públicas*, nº 11, 1989.
8. J. Ramón Navarro. "Carreteras y Territorio. La provincia de Alicante en la segunda mitad del s. XIX". Alicante, Instituto Gil-Albert, 1994.
9. Gerardo Diego. *Manual de espuma*. Madrid, Ed. Cátedra, 1986.
10. 3ª Conferencia Internacional "Cities and ports". Génova, noviembre, 1991.
11. M.O.P. Dirección General de Puertos y Señales Marítimas. "Estudio y previsión del tráfico portuario". Julio, 1976.
12. Frankel, W. *Port planning development*. J. Wiley and Sons, 1987.